MAGYAR SZÁRNYAK

Szerkesztik
a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap
támogatásával

1940. 6. SZ. JÚNIUS HÓ

ÁRA 60 FILLÉR



A Messerschmitt „Jaguar" indulásra készen...

III. ÉVF. 6. SZÁM

1940 JÚNIUS

MAGYAR SZÁRNYAK

AVIATIKAI FOLYÓIRAT

Organe mensuelle illustrée de l'aviation

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN

Megjelenik havonta egyszer. — Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VIII., Üllői-út 12. szám. Telefon: 137-108. — Előfizetési ára: egy évre 10.— pengő, tanulóknak, repülőegyesületi tagoknak 6.— pengő. — Vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40.— pengő. — Postatakarékpénztári csekkszámlaszám: 29.830

ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT

TARTALOM

Repülés a Nemzetközi Vásáron — A légiháború eseményei: Bisits Tibor — Hollandia és Belgium légiereje: Sy — Repülőhírek a világ minden tájáról — A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap közleményei.



SOMMAIRE

Vol à l'occasion de la Foire Internationale — Évenements de la guerre aérienne: Bisits Tibor — Les forces aériennes de Hollande et de la Belgique: Sy — Les stations des succès de l'armée allemande — Nouvelles aériennes de toutes les contrèes du monde — Communiqués de la Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap.

„A NÉMET NÉP A REPÜLŐK NÉPE LEGYEN!"

Hat évvel ezelőtt egy magyar pilótatársammal együtt szemtanui voltunk annak a berlini repülőnapnak, amelyiken először jelentek meg a német repülők acélkék egyenruhájukban, hogy elvonuljanak Göring porosz miniszterelnök előtt. Fegyver nélkül, mint az állami repülőszolgálat és légvédelem tagjai — katonai repülése akkor még Németországnak a »békeszerződés« miatt nem lehetett — ütemesen vágták a díszmenetet, felettünk pedig sport- és utasgépek, a légi rendészet, a birodalmi postaszolgálat, a Lufthansa gépei szelték a levegőt.

Göring miniszter pedig lelkes, de kemény szavakkal beszélt a repülés nagy katonai, közgazdasági, sport és tudományos jelentőségéről és kiadta a nemzeti újjászületés kezdetén álló németségnek a jelszót: »a német nép a repülők nemzete legyen!«

Iskolákban, műhelyekben, vitorlázó- és repülőtereken, gyárakban és kutatóintézetekben német szervezésű, alapos munka indult meg, hogy a jelszó meg is valósuljon.

Európa láthatárán az esztelen párizskörnyéki békeparancsok miatt lassan viharfelhők gyülekeztek, a német repülés pedig egyre nőtt és izmosodott, a német légihaderő újjászületett.

Ausztria, Szudétaföld, Csehország felett megjelentek a német gépek ezrei és békésen, bámulatos gyorsasággal megoldottak kérdéseket, mielőtt külső beavatkozás azt megakadályozhatta volna.

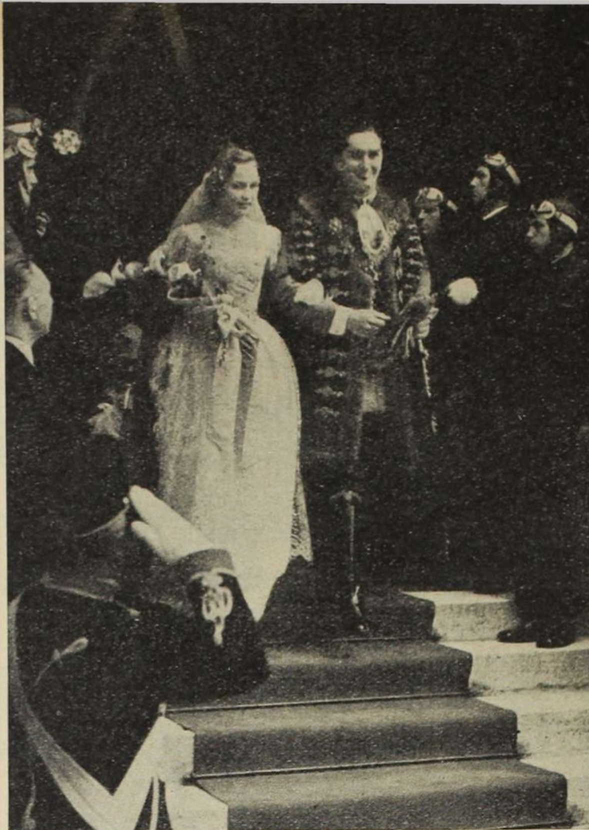
Azután megindult a háború és Lengyelország, Norvégia, Hollandia gyors leküzdése, Dánia békés megszállása, az angol flotta tehetetlenségre kényszerítése egy-egy mérföldkő a német légihaderő diadalútján. A most folyó hatalmas küzdelem Flandria és Franciaország területén a német légihaderő újszerű alkalmazásai folytán könyörtelenül halad a győzelmes befejezés felé, hogy utána a német légihaderő még nagyobb és merészebb feladatokat oldjon meg az Anglia és Franciaország elleni háború során.

Hogy volt mindez lehetséges, kérdik kelettől nyugatig, a vesztesek bűnbakokban, a semlegesek csodálatos fegyverekben keresik a rendkívüli eredmények magyarázatát. Csak arra nem gondolnak, hogy a német nép a repülők népe lett. A német vezetés pedig határtalanul bízik légihaderejében, amelyik önállóan, a földi és tengeri haderőkkel bámulatosan együttműködve, olyan eredményeket mutat fel, amik csodálatba ejtik a világot.

vitéz Horthy István és neje Edelsheim-Gyulai Ilona grófnő visszaérkeztek repülőútjukról

Amint már előző számunkban jelentettük olvasóinknak, vitéz Horthy István MÁV elnök-igazgató, a H. M. N. R. A. elnöke és Edelsheim-Gyulai Ilona grófnő április 27-én tartották esküvőjüket a Szilágyi Dezső-téri templomban. A fiatal pár még aznap délután kétüléses Arado sportgépbe ült s Velencébe repült. Olaszországból Egyiptomba folytatták útjukat, ahol a király és királyné meleg fogadtatásban részesítette őket. A kellemes, többnapos egyiptomi tartózkodás után a fiatal pár ismét gépbe szállt és Kis-Ázsián, Konstantinápoly érintésével Szófiába repültek. Innen közbeeső leszállás nélkül május 18-án délután érkeztek meg a Budapesti Közforgalmi Repülőtérre.

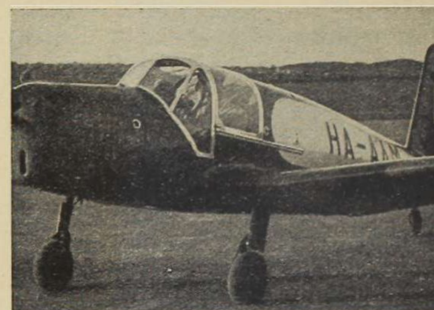
Amint képeinken is láthatjuk, az indulásnál a Kormányzó Úr Ő Főméltósága és a Főméltóságú Asszony is jelen volt s nagyszámú közönség búcsúzott Horthy István és nejétől. Az érkezésnél épúgy megjelent Őfőméltósága és kísérete.



Az esküvőről távozik Horthy István hitvesével, Edelsheim-Gyulai Ilona grófnővel



Indulás — Budaörsről



A visszaérkezés — leszállás

A REPÜLÉS A NEMZETKÖZI VÁSÁRON

A »Magyar Szárnyak«-nak is nagy sikere volt hangárszerű pavillonjával

Az idei Nemzetközi Vásáron már fokozott mértékben domborodott ki a magyar repülés jelentősége. Annak ellenére, hogy a vásár keretében csak izelítőt kaphatott a közönség, mégis óriási propagandaereje volt a kiállított gépeknek. A szökőkút előtti téren rácsos tartóoszlopra szerelt W. M. gyártmányú repülőgépnek és a körülötte elhelyezett hadfelszerelési anyagoknak rengeteg nézője volt. A Rimamurányi pavillonjában kiállított repülőgépváz megtekintőinek alkalmuk volt a repülőgéptest szerkezeti felépítését, a motor beépítését és a kezelőszerkezetet közelről megismerni.

A repülésügy időszerűsége és a magyar nemzeti repülésügy népszerűsítése céljából a *Magyar Szárnyak* is részt vett a vásáron. Pavillonunk állandó látogatottsága örvendetes bizonyítéka a nagyközönség repülésügy iránti fokozott érdeklődésének. A *Magyar Légiforgalmi Rt.* pénztáránál sorban állt a közönség, hogy a vállalat által rendezett népszerűsítő olcsó körrepülésre szóló jegyét megváltsa.

A vásáron észlelt tapasztalataink után úgy látjuk, hogy a nagyközönség felismerte, hogy jelenlegi elszigetelt helyzetünkben mily nagy jelentősége van a repülésnek és hisszük, hogy mindenkor teljes odaadással fogja a magyar nemzeti repülésügyet felkarolni és az illetékeseket nagy nemzeti célú munkájukban támogatni.



A Magyar Szárnyak pavillonja



A Magyar Légiforgalmi Rt. kiállítása.



A W. M. repülőgépgyár által kiállított gép

A nyugati háború légi eseményei

1940 IV. 21—V. 26.

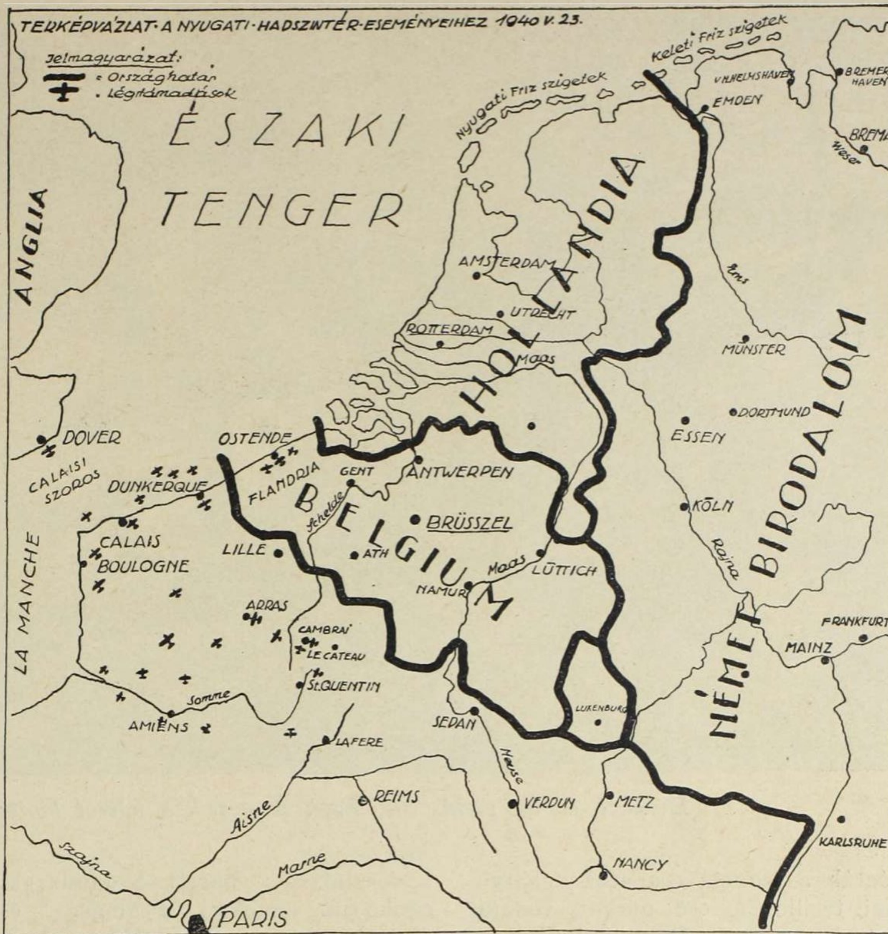
Lapunk legutóbbi számában közölt összefoglaló óta az események olyan iramot vettek, hogy a szűkreszabott oldalszám figyelembevételével azokat időrendi sorrendben pontosan követni nem is lehet.

Bevezetőül csak a norvégiai harcok *befejezését* említem meg, amelyek eredményeként Drontheimtől jóval északra fekvő fjordokig elterülő országrész a német véderő birtokába került. A visszavonuló és északra átcsoportosuló szövetséges seregek behajózása, hajószállítmánya, a kikötők építményei ellen végzett eredményes légitámadásokkal a háborúnak ez a fejezete is lezártnak tekinthető. Csupán Narviknál és attól délre a sarkkör vidékén harcolnak viszonylag gyenge földi erők egymással és itt-ott ad hírt a hadijelentés eredményes, hajók elleni légitámadásokról. Ezek a vállalkozások már csak kisebb repülőerőket foglalkoztatnak és a Milch repülőtábornok parancsnoksága alatt Norvégiában olyan kiváló eredménnyel küzdött német légi erők legnagyobbrészt már más területen harcolnak. A norvégiai hadjárat, mint a világtörténelem egyik legmerészebb hadivállalkozása fog az utókor számára fennmaradni, amit a német légihaderő döntő fölény segített a gyors, győzelmes befejezés felé.

*

Május elején feszült légkörben találgatta a világ, hogy a norvégiai sikerek után, hol folytatódik a háború? Vajjon a szövetségesek vagy a németek kezdeményezése fogja-e nyugaton, délkeleten vagy délen a katonai döntés felé vinni a kilenc hónapja tartó háborút, ami eddig csak keleten és északon, távol a nagy erődvonalaktól viharzott igazában? Az előjelek a Földközi tenger vidékére mutattak, de a támadás a nyugati erődvonalak északi pillérei és a tenger között Hollandia és Belgiumon át indult meg a németek részéről május tizedikén.

A támadás ereje, lendülete, újszerű elvek szerint és főleg a légihaderőre épített végrehajtása meglepte az



állítólag felkészült szövetségeseket és a mozgósított belga és holland véderőt egyaránt. A helyzet megértéséhez tudni kell, hogy a német támadás mindjárt ellenállásba ütközött, míg a szövetségesek nagy tartalékaikkal mint szívesen várt segítők lépték át ugyanakkor a francia-belga határt. A küzdelmes előnyomulás időhátrányát a fölényes német hadvezetés, a légihaderővel, az ejtőernyős vadász és légiúton szállított csapatok bevetésével; a légihaderő és gyorscsapatok együttműködő alkalmazásával azonnal kiegyenlítette és a kezdeményezést végig megtartotta.

A lendületesen előretörő földi csapatok előtt és fölött a légihaderő hadosztályai haladtak. Rávetették magukat elsősorban az ellenséges repülőterekre, az észak- és keletfranciaországi repülőalapokra, gyárakra és raktárakra. Tovább bom-



Hitler vezér és kancellár a kitüntetett ejtőernyős vadászok között

Heinkel 113-as vadászraj. Ezek a gépek a német légierő legújabb fegyverei

bázták a francia csapatok előnyolási területébe eső utakat, vasutakat. Nyugat- és Délnyugat-Hollandiában pedig a támadás napjának hajnalán erős csapatkötelékeket helyeztek ki szállítórepülőgépeken. Ejtőernyős csapatok és légiúton szállított különleges alakulat — Luftlandetruppe — szállta meg a kijelölt távoli repülőtereket, katonailag fontos, előnyomulás biztosítása szempontjából értékes terep-, út- és folyamszakaszokat. Ott hídfőket alkotva, azokat addig tartotta, amíg a gyorsseregtestek, páncélhadosztályok, harckocsidandárok, gépkocsin szállított gyalogság és motorkerékpáros csapatok beérkeznek. Ez a maga nemében egyedül álló meglepő vállalkozás, az első »függélyes átkarolás« Hollandiában százszázalékos sikert aratott.

A Ju 87-es zuhanóbombázó lenyírt futóművel is továbbrepül



Az ellenség mögött, annak országának különböző pontjain leszállt és repülőgépről kiegészített, légiúton lőszerrel ellátott válogatott csapatok váratlan és erőteljes fellépése, teljesen megzavarta a határra, az ottani erődrendszer felé felvonult hollandok ellenállását. Ők az ellenség felé eső terület elárasztásával, az odalétesített erődrendszerre támaszkodva képzelték védelmi harcuk megvívását és ehelyett *mögöttük*, a várt francia és angol segédcsapatok helyett a németek jelentek meg és eleve lehetetlenné tették a tartós ellenállást, csírájában intézték el a védekezés alapfeltételeit. A bombázók, főleg zuhanóbombázók, a kiserődöket egymásután semmisítették meg, utat vágtak a harckocsidandároknak és Hollandia kétségbeesve látta a német seregek áradatát feltartózhatatlanul előretörve egyesülni a légiúton előreküldött és önfeláldozóan napokon át kitartó ejtőernyős és légiszállítású csapatokkal. Ötödik napon Hollandia kapitulált. Vízárasztással, háromszázévvel ezelőtt sikeres módszerrel próbált védekezni a némettel szemben, ehelyett a levegőn át árasztották el a legkorszerűbb harcmódokat művelő németek őket. A holland gyors siker ismét elsősorban a légihaderő újszerű alkalmazásával érett gyors döntésre és a függőleges átkarolás elméletileg sokat vitatott értéke itt és ebben a formában teljesen bebizonyosodott.

Lényegesen súlyosabbak lettek azok a harcok, amelyek során a németek páratlan lendületű támadásukkal Belgium és Észak-Franciaország elmult világháborúból ismert véráztatta földjére jutottak. A belga erődvonal áttörése és a belga Ardennek területének gyors megszállása szintén a függőleges átkarolás hadműveleti, illetve harcászati alkalmazásával vált lehetségessé. Lüttich legerősebb, északi erődjének tüneményesen gyors elfoglalása a zuhanóbombázók és ejtőernyősök közös vállalkozásának eredménye. A nagy erővel előrelendülő, a La Manche csatorna és Franciaország felé rohanó sokezer harckocsi és páncélgépkocsi előtt, a német zuhanóbombázók hárították el az akadályokat.

A légiháború eddig nem látott méreteket öltött. A rendszeres zuhanó- és egyéb bombatámadásokhoz a rombolók és vadászok alacsony támadásai csatlakoztak, a felderítők minden magasságban bevetve

figyelték a szövetségesek mozgását, a saját messze elől küzdő csapatokat állandóan tájékoztatták helyzetükről. Jelentéseik azonnali bombázó és harckocsitámadásokat, meglepő elkanyarodásokat tettek lehetővé biztonsággal az ellenség hátában is. Így lett az úgynevezett klasszikus hadvezetéshez szokott maradi és leleményesség nélkül operáló francia és szövetséges hadvezetőség számára »áttekinthetetlen« a harctér és »zavaros« a helyzet. Német ejtőernyős vadászok adtak ki francia vasúti és közigazgatási vezetőknek rombolási és megtévesztő parancsokat és a földi harcok mindjárt a német vezetési fölény jegyében alakultak. A számbeli fölény is a holland fegyverletételtől kezdve mindinkább érezhetővé vált.

A légiharcok, bombázások során a gépek ezrei pusztultak el. Az első két hét veszteségeit túlzás nélkül összesen háromezer gépnél nagyobbra becsülhetjük, hiszen Franciaországban két repülőgépgyár és a franciák lyoni és chalonsi repülőfelszerelő állomásai is bombatámadásokat kaptak. Figyelemreméltó a nagy bevetéssel és az alacsony támadásokkal kapcsolatban a légvédelmi ágyúinak, gépágyú és géppuskáinak csak német részről hatszáznál több ellenséges gép lelövésében nyilvánuló sikere.

Abban a légitérben, ahol valamikor Richthofen, Bölcke, Göring vívták vadászgépeikkel dicsőséges légiharcaikat, másrészről meg Guynemer, Fonck, Coppens, ahol a derék repülők ezrei áldozták életüket a világháború alatt, most újra, új harcot vívnak új pilóták, a régiek méltó utódai. Vajjon milyen erőt ad ez nekik, mikor Guynemer hősi emlékműve, vagy Richthofen utolsó légigyőzelmének helye felett csapnak össze? A légiharcok igen kemények, de a német fölény jegyében folynak le. A légierő alkalmazási sajátossága lehetővé teszi, hogy a gyengébb is elérjen helyi sikereket. A német fölény készteti a szövetségeseket az éjjeli vállalkozásokra. Ezek során állítólag egész Lipcséig hatoltak az ottani iparvidék elleni támadás céljából. A német repülők főcéljai a földiharc alakulása szerint adódtak. Mintaszerűen együttműködve a páncélos hadosztályokkal érlelték a helyzetet annyira, hogy a szövetségesek erős két hadserege a belgákkal együtt könyörtelen törvényszerűséggel a bekerítés felé haladt. A nagy kezdeti előnnyel induló szövetségesek lassú visszavonulása sok helyen üldözéssé alakult és azon nem segített a gyengébb csapatokkal felmentőként a németek oldalába irányított Corap-hadsereg támadása sem, ami végül szintén bekerítéssel semmisült meg.

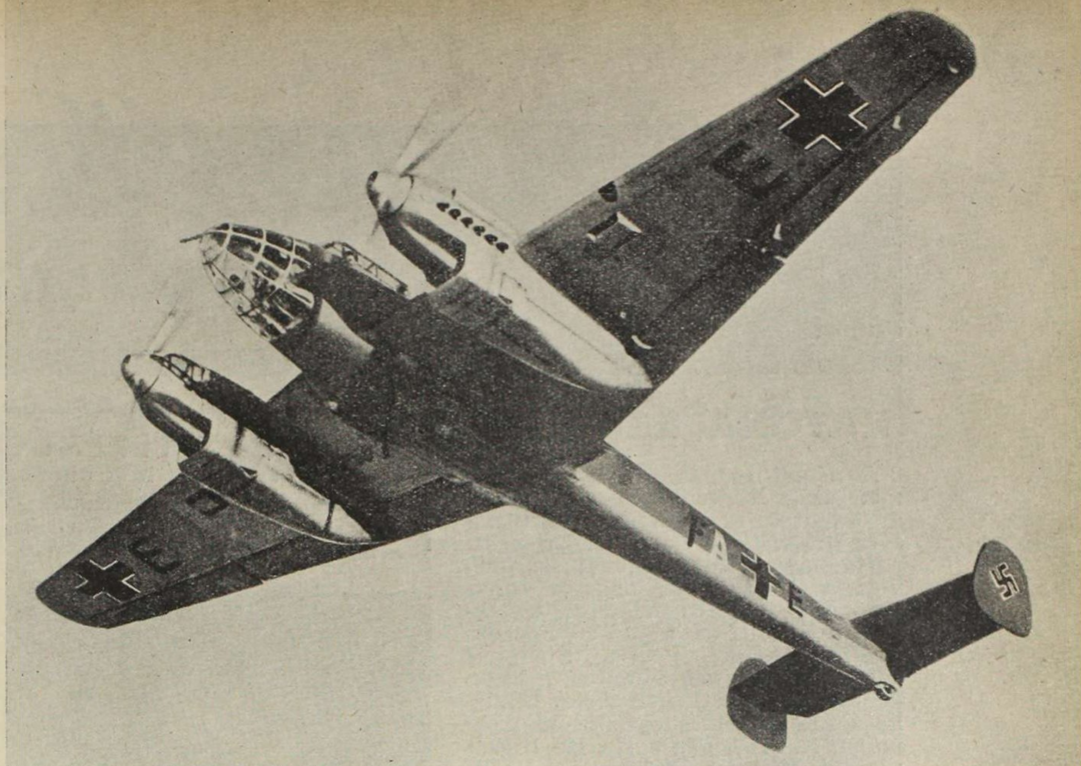
Parancsnokváltozás, hadi- és politikai tanácskozások, vezetők elcsapása a helyzeten már változtatni nem tud. A szövetségesek se erőben, sem vezetési ügyességben nem érik el a németeket. Szemrehányás már hiába éri a felelős politikusokat a légierő elhanyagolása miatt. Hiába csapták el a franciák igazán nagyképességű repülőtábornokukat Pujo-t, aki mint a katonai repülés volt vezérkari főnöke és a légierők háborúelőtti szemlélője, állandóan harcolt a repülés fejlesztéséért. A franciák mindig büszkék voltak arra, hogy Európában ők voltak az elsők, akik a repülést annakidején fontosságában felismerték és úttörők voltak. A világháború után sokáig a francia volt a legerősebb repülő nemzet. Az elavuló gépek tömegét azonban nem pótolták és ipari bajok, meg az idős tábornokok ellentétes felfogása miatt, a francia repülés biztosan csúszott a német, orosz, angol, olasz repülés mögé. Most igen nagy árat fizetnek, mert a legutóbbi légiharcokban erős angol kötelékeknek kellett a franciák helyett már beugrani, ami Anglia légvédelmének rovására ment.

A holland—belga—északfrancia harctér központi fekvése lehetővé tette mind a szövetségesek, mind a németek részéről a légierők zömének bevetését. A német előnyomulás elsőrangú repülőalapokat biztosított a németek részére a most elfoglalt területen és London, Párizs-felé egyaránt összpontosított támadások intézhetők vadászbiztosítás mellett is.

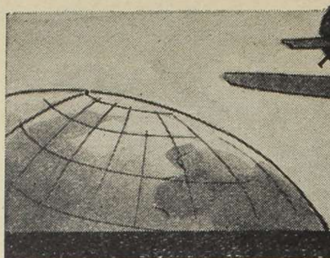
A belga hadsereg fegyverletétele után a német repülők legfőbb feladata a tenger felé elvonulni akaró francia-angol seregek útjának elvágása, tehát támadás utak, helységek, kikötők, kikötőberendezések és hajók ellen. A hajók elleni támadások sikerétől függ, hogy mennyit tudnak a szövetségesek megmenteni sokszázezres belgiumi és artois-i válogatott csapataikból. A többi hősi harc után német fogságba kerül vagy elvész.

A nyugati háború eddigi fejleményei is azt igazolták, hogy a légihaderő újszerű alkalmazásaival a német vezetés olyan győzelmi lehetőségek birtokában van, amit a szövetségesek csak hosszú idők multán tudnának elsajátítani. Az idő azonban nem nekik dolgozik. A német hadvezetőség Drontheimtől—Abbevillig kijutott a tengerre az angol keleti partokkal szemben. A német légihaderő az új területeken a hadi tengerészettel együttműködve, Anglia felé fenyeget. Abbevillétől félköralakúan egész a svájci határig pedig Párizs és Franciaország szíve felé irányul a másik támadási irány. Itt a légihaderő és gyorscsapatok között kialakult új harcmód teszi lehetővé a sikeres támadást, számban gyengébb és bizonyosfokig megrendült, világhírű erődrendszerében már nem bízó francia sereg ellen.

B. T.



A Messerschmitt »Jaguar«



KATONAI REPÜLÉS

A német csapatszállítógépek. Németország Norvégia megszállásakor a csapatok és hadianyag szállítására a következő géptípusokat használta nagy mennyiségben: Legtöbb volt a Ju 52/3 m., melyek mindegyike 14 teljesen felszerelt gyalogost szállított; Ju 86, Ju 90, Focke—Wulf 200 (Condor) az új Blohm & Woss Ha 142 négymotoros mélyfedelű tiszta fém konstrukció, behúzható futóművel és osztott oldalkormánnyal. Ez a gép a Ha 139 B szárazföldi változata. 9 hengeres BMW 132 H. csillagmotorjai egyenként 830 lóerősek. Legnagyobb sebessége 400 km/ó. Üres súlya 10.4 tonna, hasznos terhelése 6.1 tonna. Hatótávolsága 4600 km és néhány régi négymotoros Junkers G 38.

A német rombolók sebessége. Angol bombázó- és vadászpilóták egyöntetű véleménye szerint a német Messerschmitt Me. 110-es rombolók sebessége és a leggyorsabb angol vadász, a Vickers Supermarine »Spitfire« legnagyobb sebessége közt alig 2 mérföld/óra különbség van. Tehát pontosabban 3.2 km/óval gyorsabb csak az egymotoros vadász a jóval nagyobb és nehezebb rombolónál. A Spitfire legnagyobb sebessége 590 km/ó.

Uj olasz vadászgépek. Olaszország légiereje új vadászgéptípusokkal gyarapodott. Kiváló emelkedőképességével kitűnik a Caproni Vizzola S. A. F. 5. Mélyfedelű gép, zárt vezetőüléssel és behúzható futóművel. Motorja a 840 l. e.-s Fiat A 74 R. C. 38. A másik két géptípus a Regiani Re. 2000 és az A. U. T. 18 teljesítményei sem jöttek még nyilvánosságra.

A zuhanóbombázógépek sikerei. Angol források szerint a birodalom norvégiai hadisikereit legnagyobbrészben zuhanóbombázói, a Ju 87 B és a Ju 88 egy változata tömeges alkalmazásának köszönheti. Az angol »Aeroplane« folyó évi május 10-i számában katonai szakértője tollából elismerően nyilatkozik a németek teljesítményeiről. Szószerint ezeket írja: »Megszívleljük ezt az új leckét, amit kaptunk. A zuhanóbombázók beváltották a hozzájuk fűzött reményeket.« Továbbá kijelenti, hogy a R. A F. egyetlen zuhanóbombázója, a Blackburn »Skua« nem elegendő ilyen feladatokra. Szükséges, hogy a királyi légihaderő nagymennyiségű és nagyobb teljesítményű hasonló gépet állítson minél hamarabb szolgálatba.

BÁNFALVY FERENC
vezérkari százados táb. pilóta
folyó évi április 29-én szolgálatteljesítés közben repülő hősi halált halt



Bánfalvy vk. szds. nemes gondolkodásmódjával és csillogó szellemi képességével bajtársainak osztatlan szeretetét és őszinte becsülését vívta ki. Egész katonai pályafutása alatt a kötelességteljesítés és a magyar repülés ügye iránti mély szeretet jellemezte. Izzó magyar lelkesedéssel végzete értékes munkáját s örök emléket állított nevének a magyar repülők között.

Amikor feledhetetlen kedves bajtársunktól elbúcsúzunk, lebegjen példája mindnyájunk előtt s magyar szíve, magyar lelke fáklyaként világítva vezessen jövő utainkon.

Uj légcsavarokkal szerelik fel az angol vadászgépeket. A Vickers Supermarine »Spitfire« és a Hawker »Hurricane« falégcsavar helyett legújabban változtatható emelkedésű légcsavarral repülnek. A »Spitfire«-re De Havilland légcsavart, a »Hurricane«-ra pedig ugyancsak háromágú, de Rotol v. e. állandó fordulatszámú légcsavart szereltek.

MŰSZAKI IPARI ÉS VEGYES HÍREK

Az USA repülőgépexportja. Az Egyesült Államok repülőgépexportja az 1940-es év első negyedében rekordforgalmat bonyolított le 66,816.208 dollár, azaz 16,700.000 angol font értékben. Ez a mult év első negyedével összehasonlítva, 225%-os növekedést jelent. A rendelők sorában első helyen Franciaország áll 8,183.000, második Ausztrália 1,936.000, harmadik az angol anyaország 1,900.000, negyedik pedig Kanada 1,100.000 angol font értékű vásárlással. A többi hat nagy rendelést eszközlő ország: Finnország, Svédország, Törökorszag, Norvégia, Kína és Holland Kelet-India. Ez a tíz vásárló a kivitelre alkalmas gépek 94%-át vette meg, a további 6% 70 kisebb rendelő közt oszlik meg.

Ujabban kivitelre engedélyezett angol repülőgépek. Az Egyesült Államok kivitelre engedélyezett repülőgéptípusai a következők: Bell BG 1 felderítő és bombázó; Bellanca 28—110 többfeladatú; Bellanca 77—320 torpedóvető; Curtiss Helldiver 77 többfeladatú; Curtiss Seagull partvédelmi felderítő; Consolidated PBY—2 (28—5) partvédelmi felderítő és bombázó; Curtiss 76—D alacsonytámadó és kétüléses vadász; Curtiss »Hawk« 75 és Hawk 75 A; Curtiss—Wright Cw 21 együléses vadászok; Douglas 8 A—3 P zuhanóbombázó. A típusok további ismertetését és bővebb adatokat a következő számunkban folytatjuk.

SPORTREPÜLÉS

Németországban rendszeresítették a sikvidéki motornélküli repülőkereteknél a csörlő-indításos »C« vizsgát. A »C« jelvény és igazolvány elnyeréséhez 5 »feltétel-repülést« és 3 »vizsga-repülést« kell kifogástalanul elvégezni.

Feltételek: 5. egyenként legalább 3 perces repülés (a csörlés időtartamát beleszámítva), minden egyes alkalommal teljes jobb és bal kör (nyolcas) leírásával. Csakis tökéletes körök számítanak, elnyújtott (ovális) nyolcasokat nem fogadnak el.

Vizsga: 3, egyenként legalább 3 perces repülés, tetszőleges útiránynyal, de mindannyiszor célleszállással, oly módon, hogy a gép vontató horogja a kitett célponyvától 25 m-nél nagyobb távolságra nem lehet.

A »feltétel« repülésekhez tetszőleges sikló-gép használható (iskolagép 238.), míg a »vizsga« repülések — csakis gyakorló — vitorlázógépen (Grupau Baby) teljesíthetők.

A fenti »C« vizsgával még nincsen elnyerve az ú. n. »hivatalos C igazolvány«, amelynek feltétele továbbra is az 5 felszállással elért, legalább 1 óra összidőtartam, oly módon, hogy a felszállások egyike sem lehet 5 percnél rövidebb tartamú.

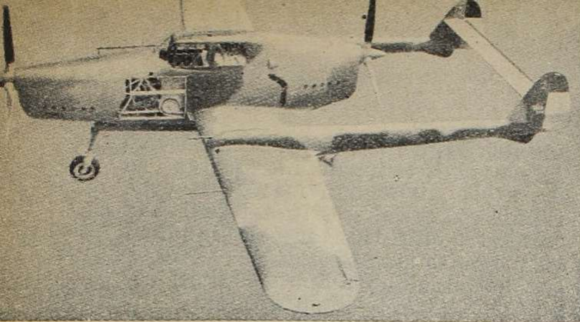
A. L. E.


Condor
D-A
ETA
FOCKE-WULF FLUGZEUGBAU GMBH BREMEN



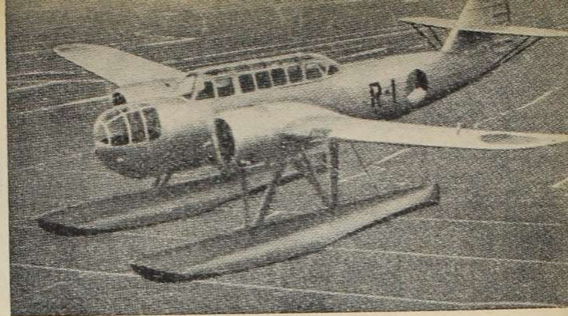
ADOMÁNYOK A REPÜLŐALAPRA

A sárbogárdi járás jegyzői karának adománya 143.95 P, »Függetlenség« által beküldve 76.18 P, Heltai László, Győr 30.— P, S. K. Ruszj, Huszt 10.— P, dr. Agyagási Sándor, Garamvezekény 20.— P, M. kir. Postaaltisztek debreceni csoportja, Debrecen 20.— P, Szombathelyről befolyt 195.— P, a pestszenterzsébeti kat. parancsnokság tisztikara és leventék gyüjtése 47.11 P, »Bantlin« Sport és Kulturális Egyesület, Parecseny 50.— P, Gyimesi Zoltánné, Bp. 50.— P, dr. Kemenes Győző, Sopron 5.— P, Komádi község gazdatársadalmától, Komádi 186.— P, Budapest Székesfővárosi Községi Takarékpénztár Rt. 2500.— P, Kelemen Mihály, Szolnok 1.— P, Haiger Artúr 2.— P, Kövesdi Vilmos, Kecskemét 137.70 P, Magyar Leszámítoló és Pénzváltó Bank, Bp. 1000.— P, Zsiros Zoltán, Szolnok 50 fillér, Virághalmy Jenő, Püspökhatvan 8.38 P, Méhes társbirtokosság, Veszprém 12.20 P, Mosonszentjánosi molnárok adománya 156.— P, Pestújhely község 30.— P, Csepel község 5000.— P, Pestszentlőrinci Gr. Apponyi-utcai Áll. Elemi Isk. V. fiúosztálya 4.40 P, Bp. III. ker. Keresztény Társaskör 100.— P, Nihaiz József, Bp. 10.— P, a budafoki leventék adománya 32.48 P, Kovács Jenő, Bp. 1.— P, özv. Kundráth Jánosné, Bp. 3.— P, dr. Ponoczky Sándor, Öttevény 25.— P, Fekete Ferenc, Dorog 10.— P, Villamos Anyagokat Árusító Kft., Bp. 167.60 P, Győr városban összegyült adományok 345.— P, M. kir. 1. honv. gy. ezred II. zlj. orvosi karp. osztag, Bp. 50. —P, Budapesti közp. kir. Járásbíróság által beküldött összeg 20.— P, »Pesti Hírlap« által beküldve 105.— P, Csizmadia szakipartársulat, Kassa 30.— P, Kir. Törvényszék elnöke által beküldve Nyiregyházáról 20.— P, Magy. Tűzharcos Szövetség rákosligeti csoportja 20.— P, Honvéd Női Tábor, Bp. 89.87 P, Ipolyság és vidéke kereskedők egyesülete, Ipolyság 100.— P, Cronij László, Bp. 20.— P, M. kir. Postatakarékpénztár 84.60 P, M. kir. 14./III. zlj. gazd. hiv., Gyöngyös 15.56 P, M. kir. 20. honv. Tábori Tüzérosztály Gazd. Hiv., Gyöngyös 22.20 P, a volt m. kir. honv. lövészek, Rákosszentmihály 12.80 P, M. kir. Adóhivatal tisztv. kara, Nyirbátor 5.— P, Szegedi Rotary Club, Szeged 100.— P, Magy. Úszószövetség és egyesületei 77.66 P, Csajkovits Károly, Huszt 5.— P, Pápai repülőtér legénysége, Pápa 166.30 P, Fecske József, Soltvadkert 17.34 P, Tatáról beküldött adomány 20.— P, Kisteleki Iparos- és Kereskedőifjak Egyesülete, Kistelek 30.— P, Százados-úti polg. fiúiskola IV./a. oszt. 10.— P, Pécs szab. kir. város 5000.— P, M. Ált. Hitelbank pécsi tisztv. kara, Pécs 17.35 P, Bánátfy Győző, Pécs 500.— P, Varga József és Kozma Ferenc, Mosonszentmiklós 15.— P, Külügyminisztérium által beküldve 153.98 P, M. kir. 5. honvéd határvadász zlj. közétk. biz., Ipolyság 3.30 P, Ügyvédjelöltek Orsz. Szövetsége, Bp. 200.— P, Uránia Filmszínház, Bp. 202.45 P, Budapestvidéki tankerületi kir. Főigazgatóság, Bp. 573.60 P, Önkéntes Tűzoltótestület, Szabolcsbányatelep 50.— P, Kovács György 2.— P, Zagyvapálfalvai áll. el. isk. V—VI. osztálya, Zagyvapálfalva 6.45 P, Ordas község 50.— P, Balassagyarmatról beküldve 103.71 P, Nagykőrös város 500.— P, Nagykőrösi Diákszövetség 25.— P, Nagykőrösi gimnáziumi tanárok 50.— P, VI/2. honv. utászszázad parancsnokság, Körösmező 6.78 P, Levente Egyesület, Visznek 2.73 P, Reichenthal Alfréd, Érsekújvár 3. —P, Sopron vármegye közönségének adománya 1000.— P, Tűzoltóegylet, Felsőszelecte 10.— P, Beökönyi Béla, Bp. 10.— P, Tallós község 100.— P, Ágostai ev. ifjúsági egyesület, Hegyeshalom 2.16 P, Mendel Lipót Rt., Debrecen 100.— P, Török—Labor Sport Club, Bp. 20.— P, Magyar Tollkereskedők Szövetkezete, Bp. 200.— P, Bánhida község 2000.— P, Dombrádi gazdaifjúság 25.70 P, Cronij László, Bp. 20.— P, Székely Ottó, Bp. 5.— P, Evangélikus Népiskola Tantestülete, Nyiregyháza 48.— P, Izr. elemi népiskola tapolcai tanulói 3.10 P, Komiszár Imre és Pál munkásai, Dunaföldvár 12.39 P, Hangya Fogy. Szöv., Szentdomonkos 14.— P, Veszprémi Petőfi-kör, Veszprém 40.— P, Hangya Fogy. Szöv., Bükkaranyos 50.— P, Kövesdi Vilmos, Kecskemét 137.70 P, M. kir. József nádor 2. honv. gy. ezr. II. zlj. gyüjtése, Bp. 81.80 P, Műkedvelő Ifjúság, Pölöske 17.94 P, Oberna Sándor, Szentes 50.— P, M. kir. II. honv. hadtestparancsnokság 2. számadótest által beküldve Székesfehérvárról 5.— P, Virághalmy Jenő, Püspökhatvan 16.72 P, László József, Bp. 10.— P, Nihsim József, Bp. 10.— P, Kovács Jenő, Bp. 1.— P, Csizmás Mihály, Szolnok 21.75 P, Takács József, Oroszvár 8.— P, Porcsin Gyula, Derecske 7.— P, M. kir. Adóhivatal tisztv. kara, Nyírbátor 5.— P.

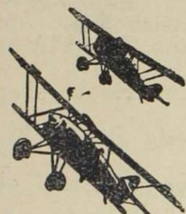


Fokker D 23. vadászgép

HOLLANDIA ÉS BELGIUM LÉGIEREJE

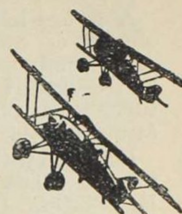


Fokker T 8 W. torpedóvető gép



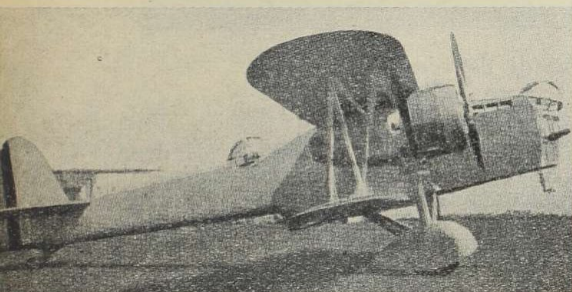


Koolhoven F. K. 58 együléses vadász

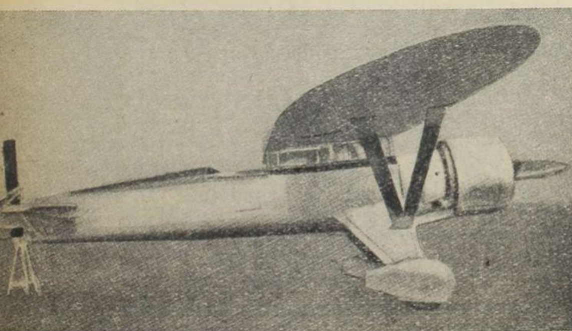


HOLLANDIA

Hollandia légiereje jórészt korszerű gépekből állott. *Vadászgépek:* a *Fokker D 21* már újabb tervezésű típus, maximális sebessége Wright »Cyclon«-motorral 405 km/óra. Fegyverzete két szinkron és két, a szárnyakba mereven beépített géppuska. Meglepetést hozott az 1938-as párizsi világkiállításon első ízben bemutatott Fokker D 23 két tandemmotoros, együléses vadász, 2 drb Walter Sagitta ISR, egyenként 528 lóerős motorral. A gép maximális sebessége 525 km/óra. Fegyverzete négy géppuska, kettő a légcsavarkörön keresztül tüzel, kettő a szárnyakban nyert elhelyezést. Koolhoven FK 58, együléses vadász, maximális sebessége 1080 lóerős Hispanomotorral, változtatható emelkedésű légcsavarral 490 km/óra. *Közel- és távolfelderítőgépek: Fokker CWE* 320 km/óra maximális sebességgel. A gép egyben könnyű nappali bombázó is. *Többfeladatú gépei* közül megemlíthetjük a *Fokker CX*-et, mely 324 km-es maximális sebességgel repül. *Vízigépek* közül a Fokker C 11 W felderítő gép 280 km-es maximális sebességet ér el. Még említésre méltó korszerű gép a *Fokker T 8-W modern* torpedóvető, max. sebessége 358 km/óra. *Bombázógépek:* a *Fokker T 5* kétmotoros bombázó, 2 drb. 860 lóerős Armstrong-Siddeley »Tiger VIII« motorral, 448 km/óránkénti maximális sebességet ér el. A Fokker G 1-et mint többfeladatú, többüléses vadász és bombázót használják. Maximális sebessége a különböző feladatok és felszerelés szerint 430—464 km/óra között változik. Beépítésre kerülhet két drb Hispano-Suiza 14 AB. 02. 750 lóerős, vagy 2 drb. P. & W. »Twin Wasp Jr.« SB 4g 750 lóerős, vagy 2 drb 850 lóerős Bristol »Mercury VIII« motor.



L. A. C. A. B. GR. 8 többüléses harcigép



Renard R 32 távolfelderítő gép

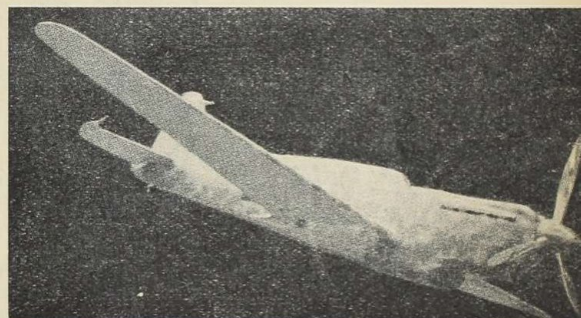
BELGIUM

Belgium légierejének tekintélyes része angol és francia származású. *Vadászgépek:* Gloster »Gladiator« 410 km/óra max. sebességgel. (Fegyverzete 4 géppuska.) Hawker »Hurrican« 540 km/óra max. sebességgel. (Fegyverzete 4 géppuska.) Renard R. 37. 530 km/óra max. sebességgel. (Fegyverzete 4 géppuska és 8 drb 10 kg-os bomba.) *Többfeladatú gépek:* S. A. B. C. A. S. 47. 480 km/óra max. sebességgel. (Fegyverzete 1 gépágyú, 2 merev és 1 megfigyelőgéppuska.) Renard R. 31, 272 km/óra sebességgel. (Fegyverzete 1—2 géppuska.) Fairey »Battle« Rolls-Royce »Merlin«, 1035 lóerős motorral, 400 km/óra maximális sebességgel. (Fegyverzete 2 géppuska és összesen 725 kg bombát vihet magával.)

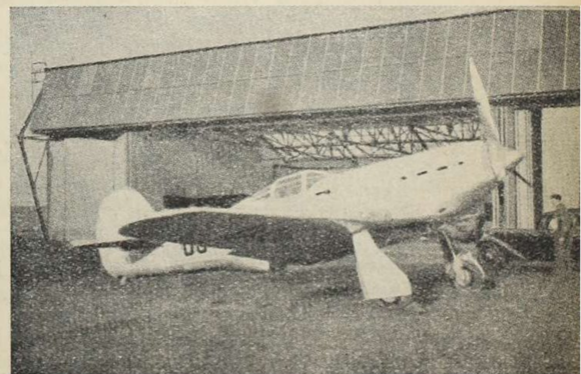
*

Hollandiában az anyaország légiereje kb. 220, a gyarmatoké 250 korszerű gép. Belgium légiereje kb. 350 korszerű repülőgép. A Belgiumban harcbanálló szövetséges gépek száma ennek a számnak természetesen a többszöröse.

(—sy)



S. A. B. C. A. S. 47 távolfelderítő



Renard R 36



Új erők a csörlőoktatói és csörlőkezelői gárdában

A győr—hármashatárhegyi csörlőoktató és csörlőkezelőképző tanfolyam eredményeképpen nagymértékben csökkent a csörlőrendszerű motornélküli repülőkiképzésnél fennállott oktató- és kezelőhiány.

Csörlőoktatói képesítést nyertek: *Cserba László,* Bácskai Repülő Egyesület, Baja. *Csinos József,* Cserkészrepülők, Budapest. *Gadnay János,* Bükk-Mátrav. A. C., Miskolc. *Guelminó László,* Tudományegyetemi S. E., Budapest. *Hédl Sándor,* M. Pamutipari S. C., Ujpest. *Körmendy Vladimir,* Kiképző keret, Pécs. *Kőszegi Ferenc,* Szolnokmegyei S. E., Szolnok. *Makra Zsolt,* Kiképző keret, Pécs. *Mráz Gyula,* Kiképző keret, Pécs. *Molnár Árpád,* MÁV Repülők, Debrecen. *Nagy Árpád,* Kiképző keret, Debrecen. *Nagypál Gyula,* Délvidéki Aero C., Szeged. *Sztipits Albert,* Szolnokmegyei S. E., Szolnok. *Teren János,* Győri Aero Club, Győr. *Tóth Mátyás,* Délvidéki Aero Club, Szeged. *Dr. Walter Tibor,* Délvidéki Aero Club, Szeged.

Csörlőkezelői képesítést nyertek: *Hédl Sándor,* M. Pamutipari S. C., Ujpest. *Körmendy Vladimir,* Kiképző keret, Pécs. *Makra Zsolt,* Kiképző keret, Pécs. *Massányi Sándor,* Cserkészrepülők, Szentes. *Molnár Árpád,* MÁV Repülők, Debrecen. *Mráz Gyula,* Kiképző keret, Pécs. *Varga Ferenc,* V. n. Horthy István Vitorlázó Telep. *Varga Vince,* Győri Aero Club, Győr. *Dr. Walter Tibor,* Délvidéki Aero Club, Szeged.

A tanfolyamot sikerrel végezték és 1 évi segédoktatói működésük után automatikusan oktatókká válnak:

Bélteky Sándor, BSzKRt. Sportrepülők, Budapest. *Melhoffer József,* Győri Aero Club, Győr. *Neményi Miklós,* Szombathelyi Aero Club, Szombathely.

A tanfolyam három első hetében a Győri Aero Club vendégszeretetét élvezte. Az egészen új hangárba a *Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alapnak* a tanfolyamra rendelt gépei kerültek először. A jelöltek elhelyezése az egyik laktanyában történt, az étkezés pedig a repülőtértől pár percnyire eső parkban lévő kiránduló-vendéglőben.

Mindennap már hajnalban robogtak ki az autók a városból, hogy a tanfolyamhallgatókat a repülőtérre vigyék. Ment is aztán a munka jó ütemben egész estig, hacsak nem eredt el az eső, vagy nem kaptunk túlerős szelet. A három hét alatt 15 üzemnapot tartottunk. A tanfolyamhallgatók motorosoktatókból álló része, kik a vitorlázásban még teljesen kezdők voltak, ezalatt az oktatás és csörlőkezelés gyakorlásával párhuzamosan az »A« és a »B« vizsgát is megszerezték. A harmadik héten már repülőgépvontatást is végzett minden tanfolyamhallgató. Az ujdonsült vitorlázóktól nem egy szép termikvitorlázást láttunk!

Április 20-án a *M. kir. Légügyi Hivatal* és a *Magyar Aero Szövetség* bizottsága lefolytatta a gyakorlati vizsgákat. Ezzel a tanfolyam első fele lezárult.

Még e nap délutánján repülőgépestül és csörlőautóstul együtt elköltöztünk Győrből. Meg kell itt állnom egy pillanatra! Megállni minden »B« vizsgásunk megszerezte jelvényéhez a harmadik sirályt is. Az utolsó napokban már 1—2 órás repülések voltak s Pilissel 2000, Vöcsökkel pedig 1200 méter indulási hely feletti magasságot is elértek a hat héttel előbb a motornélküli repülésben még teljesen kezdők.

A hármashatárhegyi tartózkodást egyúttal arra is felhasználtuk, hogy a fővárosban lévő kiváló szakembereket előadások tartására kérjük fel. Előadásokat tartottak:

Április 28-án, *Rotter* Lajos: A vitorlázórepülés magasiskolája.

Április 29-én, *Szilas* Tibor: A repülés jogi szabályai.

Április 30-án, *Szilas* Tibor: Légi közlekedés.

Május 1-én, *Tasnády* László: Teljesítményrepülés.

Május 3-án, *Tardos* Béla: Az oktatás.

Május 6-án, dr. *Tóth* Béla: Meteorológia.



A győri tanfolyan oktatói és résztvevői

azért, hogy a tanfolyam nevében ezúton is megköszönjem a *Győri Aero Club* vezetőségének kiváló vendégszeretetüket, amellyel bennünket körülvettek s azt a készséget, melylyel az üzem akadálytalan menetét mindenkor elősegítették.

A negyedik hét első napját már a Hármashatárhegyen töltöttük. A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap nemrégiben felavatott »Pilótaotthon«-ában voltunk az első lakók. Magasan a város felett, fenyvesektől körülvéve, egy »igazi« házban! A csörlőoktatók lejtőmenti munkájának az volt a célja, hogy elsősorban a motornélküli repülés minden ágát megismerjék, másodsorban pedig, hogy mindnyájan »C« vizsgát is tehessenek. A jelöltek nagy várakozással tekintettek a lejtőmenti három hét elé, azonban az esős, rossz időjárás nem engedte teljesen kihasználni a rendelkezésre álló napokat. Csak 12 üzemnap tartására volt lehetőség, de ezalatt a pár nap alatt

Május 7-én, *Szilas* Tibor: Aerodinamika. Gépismeret.

Május 10-én, *Jancsó* Endre: Anyagismeret. Ejtőernyőkezelés.

Elméletiekben is felkészülve indultak a jelöltek a második vizsgának a Hármashatárhegyen és mind sikerrel jutott túl rajta.

A tanfolyam 42 napja közül üzemnap volt:

Győrben 15 nap, 711 felszállással, 25 óra 51 perc 26 másodperc összidővel, Hármashatárhegyen 12 nap, 89 felszállással, 27 óra 18 perc, 22 másodperc összidővel. Összesen 27 üzemnap, 800 felszállás, 53 óra 9 perc 48 másodperc.

A tanfolyam alatt végzett vizsgák száma:

9 »A«, 9 »B« és 10 »C«.

Az új csörlőoktatók és kezelők most már teljesen felkészülten indulhatnak a nagy munkának: »Minden magyart repülővé tenni!«

Danovszky Ferenc.

74 kilométeres távrepülés az új »PILIS«-sel

Május 13-án háromnegyed 11 óra tájban egyesületünk új egyenes szárnyú Pilis-típusú repülőgépével vitorlázásra indultam északnyugati szélben a Hármashatárhegyen azzal a titkos szándékkal, hogy ha az idő kedvez, a teljesítményjelvény utolsó feltételét megpróbálom végrehajtani.

Egy órai váltakozó magasságban végrehajtott lejtőmenti repülés után végre sikerült egy 1 m-es emelkedő sebességű termikben 700 m-re felkörözni és ekkor elhatároztam, hogy útnak indulok.

Folytattam a körözést, azonban a Duna felett megszűnt a termik és most egyenes irányban siklottam Pestszentlőrinc felé. Az Ügetőpálya felett már csak 50 m-en voltam és leszálláshoz készültem, amikor újból észrevettem, hogy emelő szélbe kerültem.

Erősen bedöntött fordulóba kezdtem és sikerült is minden igyekezetemet összeszedve újból 1000 m-re felemelkednem. Láttam, hogy a tervezett útvonalam irányában kedvező gomolyfelhők alakulnak ki és így ezt vettem irányul. Ahogy az Alföldre értem, tapasztaltam, hogy az eddig északnyugati szél itt már teljesen északi irányú és ezért eddigi útirányomat ahhoz módosítottam.

Kecskemétet szerettem volna elérni és így egyik felhőtől a másikhoz repülve, vezetőül a párás levegőben egyelőre a beton autóútat kerestem.

Nagysokára meg is találtam az útat és ez most már biztosan vezetett célom felé.

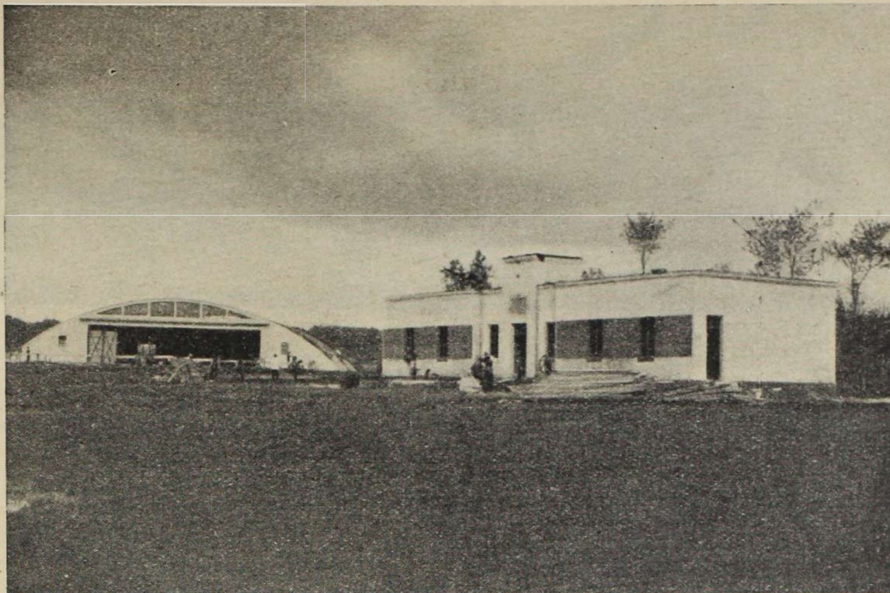
Utam további részén az egyre emelkedő északi szél elterelt a kecskeméti autóútról és most már a Kiskúnság árvizes, vadvizes területe felett repültem. A nedves talaj azonban nem kedvezett a termikus légáramlásnak és így repülésem utolsó félórája 100—500 méter magasság között folyt le.

A legkisebb termikbe is belekapaszkodtam, míg végre ezek is teljesen kimerültek és most már végérvényesen leszállásra kellett gondolnom.

Előttem széliránlyban szép kis alföldi községet láttam és úgy becsültem meg magasságomat, hogy ezt még elérhetem.

A talaj felett kb. 100 méterre értem a falu szélső házai fölé. Azt már a levegőből is láttam, hogy nem Kecskeméten vagyok és miután leszálltam egy kis major mellett, ott meg is győztek arról, hogy Kerekegyházán vagyok.

Nem kellett sokat fejben számolnom, hogy megbizonyosodjak arról, hogy az 50 km-t jóval túlhaladtam, mert leszállási helyem a térkép szerint légvonalban az indulási helytől 79 km-t tesz ki.



A debreceniek új hangárja és a hozzá tartozó központi épület

Repülésem tehát sikerült, így megszereztem a teljesítményjelvény elnyeréséhez szükséges utolsó feltételt.

A leszállás után, szétszerelés közben szeretettel simogattam meg a derék egyenesszárnyú Pilist és hálával gondoltam annak kitűnő tervezőjére, Rubik Ernőre, mert az ő segítségével sikerült végrehajtanom az ilyen gyakorló gépekkel még eddig végre nem hajtott távrepülési eredményt.

Megelégedéssel gondoltam vissza a nehéz útra, melynek során nem egyszer eszembe jutottak a Rotter Lajostól kapott tanácsok, amelyek szerint gyenge termik esetén jól bedöntött géppel erősen kell fordulózni, ha eredményt akarunk elérni. A fordulóban kiválóan fekvő géppel nem is volt nehéz a tanácsot végrehajtani és ezeknek tulajdonítom utam sikerét is.

Hédl Sándor.

A debreceni hangáravatás

»A Debreceni Repülő Club f. é. június hó 16-án d. u. 4 órai kezdettel a nyulasi repülőtéren Debrecenben a *Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap* támogatásával létesített repülőterét és annak épületeit ünnepélyes külsőségek között vatja fel repülőnap keretében. A mintegy 40.000 pengővel planírozott repülőtéren egy 700 m² alapterületű betonhéj-hangár készült el műhellyel és raktárhelyiséggel és két öltözőhelyiséggel. Ezenkívül egy laktanya is épült 20 növendék számára, teljesen berendezve. A repülőtér mellett vezető országútról egy bekötő út épült az épületekhez és a repülőtér körüli rész kertészeti kiképzéssel nyert rendezést. Az avatási ünnepségen részt vesz a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap, a m. kir. Légierők Parancsnoksága, valamint az ország repülő egyesületei is.

Megemlítjük, hogy a Debreceni Repülő Club f. é. június hó 15-én, 16-án és 17-én aviatikai kiállítást is rendez a repülőtéren, amely kiállításra a MÁV igazgatósága 50%-os vasuti kedvezmény megadását helyezte kilátásba.«

A MOVE Gyöngyösön tanfolyamot rendez

A haderőnkívüli motornélküli repülő előkiképzés keretébn a gyöngyösi MOVE Repülőosztály a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap támogatásával 1940 július és augusztus hónapokban több, egyenként 18 napos időtartamú táborozással egybekötött motornélküli

pilótakiképzést

rendez az egyesület pipishegyi repülőterén, saját repülőotthonában.

A kiképzésben való részvétel feltételei:

1. Magyar állampolgárság.
2. Betöltött 16-ik, de el nem ért 19-ik életév.
3. Repülőszakorvosi vizsgálat alapján igazolt alkalmasság.
4. Atyai vagy gyámi beleegyező nyilatkozat.
5. Nőtlenség.
6. Kötelező nyilatkozat, hogy a jelentkező a katonai szolgálatot önként való belépéssel a légihaderőknél fogja teljesíteni a 20-ik életévének betöltése előtt.

A jelentkezéshez szükséges kérdőívek és űrlapok a repülőosztály főtitkárságánál (Gyöngyös, Jókai-u. 25.) igényelhetők, ugyanott részletes felvilágosítást nyujt a

Gyöngyösi MOVE Repülőosztálya

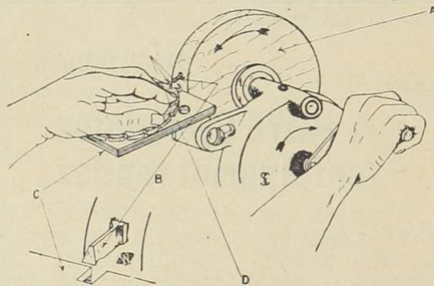


AZ IFJÚ REPÜLŐ

A MAGYAR SZÁRNYAK ÁLLANDÓ IFJÚSÁGI MELLÉKLETE

Maróberendezés modelező műhelyek számára

Sokszögletű, esetleg ovális törzskeresztmetszetű vitorlázó, vagy motoros modelek törzsbordáin sok a törzslécek számára való kivágás. A néha tucatnyi kivágásnak egyenlő szélesnek és mélynek kell lennie, különben az ezeknek a követelményeknek meg nem felelő tözsborda többet árt, mint használ. Időrabló, gondos aprólékos munkát igényel a törzslécek beillesztési helyének kivágása. Ennek meggyorsítását és ami még lényegesebb, a kivágások szélességének, valamint mélységének egyöntetűségét szolgálja az alább vázolt készülék, mellyel az Aero-Modeller hasábjain találkozunk.

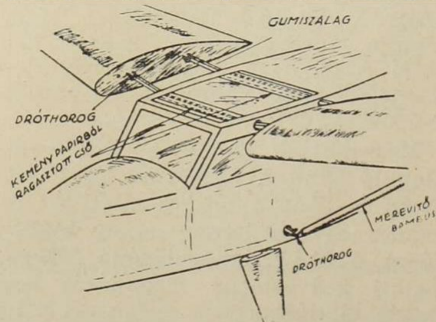


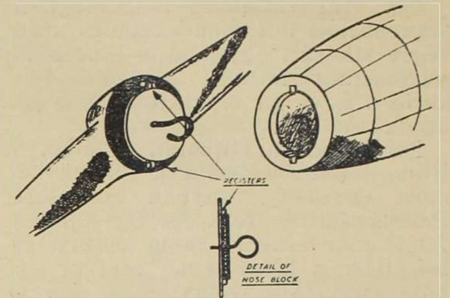
Lényege egy asztalra erősíthető köszörűberendezés. A köszörűkövet leszereljük. Helyére egy fakorong (A) kerül, melynek palástjába előzőleg egy, a kivágásoknak megfelelő szélességű vésőhegyet (B) erősítsünk az ábra szerinti módon, (élével kissé lefelé hajlóan.) Erős furnérlemezt (C) építünk, azután néhány csavar és egy kis leleményesség segítségével a készülékre, amely támasz- és egyben asztalként szolgál a törzsbordák megmunkálásakor. A furnérlap éle és a korong közti távolság csak egy-két mm lehet. Ezen a lapon akkora bevágást eszközlünk, melyen az elforduló korongba erősített véső pontosan átfér a korong forgatásakor. A bevágás két oldalán üssünk a lemezbe egy-egy letört fejű gombostűt (D), melynek célja az lesz, hogy a megmunkálásra kerülő törzsbordát a vésőtől kellő távolságban tartsa. Egy érhető el ugyanis, hogy a bevágások olyan mélyek legyenek, amilyenekre azokat készíteni akarjuk. A készülék használatának módja a következő: jobbkézzel erős iramban forgatjuk a fogaskerékáttétel hajtókarját (mintha csak köszörülnénk), balkezünkkel pedig lassan a forgó vésőél alá csúsztatjuk a törzsbordát. A törzsléc illesztési helyének kivágása után a bordát lassan visszahúzzuk és hozzáfogunk a következő kivágás elkészítéséhez. Rövid gyakorlattal igen nagy hasznát vehetjük ennek a berendezésnek. Felszerelése nagyon célszerű volna modelezőkörök műhelyében, ahol megkönnyítené a munkát és meggyorsítaná annak ütemét.

Csak egyet kíván kezelőjétől ez az új szerszám: figyelmes és óvatos munkát. Vigyázni főleg az ujjhegyekre, melyekről a gyorsan forgó éles véső ugyanolyan könnyedséggel szed le darabokat, mint a törzsbordákról. *Az Aero-Modeller nyomán.*

Műhelytitkok a modelépítésben

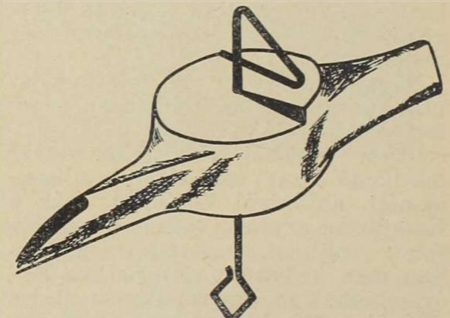
Angol modelezők két érdekes ötletét közli az Aero-Modeller, melyeket itt olvasóinknak bemutatunk. Az egyik újszerű szárnyfelerősítési mód mótoros modelek számára. A törzshöz csatlakozó bordákra, az ábra szerinti helyre két erősebb dróthorgot rögzítünk. A törzs felső részének belső oldalára ragasztott keménypapír csöveken át erős gumiszalagot húzunk, melybe a szárnyak horgait beleakasztjuk. A guminak természetesen csak olyan hosszúnak kell lennie, hogy összehúzódott állapotban a szárnyakat a törzshöz szorítsa. A szárnyak kimerevítésére mindkét oldalon egy-egy bambuszpálca szolgál, melyet hasonló horgok





kapcsolnak a futómű tövéhez, illetve a profil alsó felületéhez.

A második terv egy igen egyszerű és szellemes, a gumimotor lejárása után szabadonfutó légcsavarmegoldás. A légcsavar-agy homlokrészén eszközölt bevágás és a csavartengelyt szolgáló drót meghajlításának módja nem is igényel különösebb magyarázatot, ha jól megnézzük a rajzot. A mótor lejárata után a légcsavar továbbfordul és a kapcsolatmótor és forgó légcsavar közt önműködően megszűnik.





(A B. 13-AS HAZATÉR) I. STEPHEN FANTASZTIKUS REGÉNYE.

(5)

Nemsokára újból megszólaltak a szirénák. A riadó végét jelezték. Lassan a földön is minden elcsendesült, fent a levegőben pedig az egyre jobban távolodó repülőgépek halk zümmögése nyúlt csak halkulva az idő végtelenjébe.

A földalatti gyár újra életre kelt. Az üzemek szívverése megindult és a szerszámgépek csöndes zenéje a technika nagyszerű himnuszát dalolta.

A bombázás megszaggatta a földet. Itt-ott légvédelmi ágyúk, gépfegyver-fészkek és egy bejárati nyílás kerültek napvilágra. A tiltott terület árulói voltak ezek a romhalmazok. A földalatti gyár terepe azonban továbbra is rejtve maradt a kíváncsi szemek elől. A nagyszerű rend és fegyelem valóságos iskolapéldája volt az az intézkedés, amely többkilométeres körzetben elzárta a terep megközelítését.

Az árulás nem sikerül.

A Haditechnikai Intézet keresztfolyosóján hagytuk Demjént, hóna alatt a titkos aktákkal. A műszaki alkalmazottal szembe jött egyik feljebbvalója, aki azonban semmit sem sejtett az árulásból és mosolyogva fogadta Demjén feszengő köszöntését. Arca borús volt, tekintete kutatva szántott végig a folyosón. Hirtelen mozdulattal megállt a gázálarcraktár előtt és még gyorsabb mozdulattal befordult az ajtón. A kulcsot ráfordította a zárra. Néhány pillanatig maga elé meredt, aztán hirtelen mozdulattal előkotorászta zsebéből a kis drótdarabot, amellyel felnyitotta a »titkos és bizalmas« aktákat rejtő táska zárját. A polcokon lévő gázálarcok egyikében rejtett kis fényképezőgép után nyúlt. A többit már elvégezte Demjén gyakorlott keze. Egymásután kerültek az asztalra a miniatűr magnéziumlámpa és a fényképezéshez szükséges egyéb szerelékek.

A magnézium fehér fénye néhányat villant és a villanások megörökítették az iratokat az áruló számára.

Egy-két perc alatt Demjén ügyes keze visszarakta az elöszedett holmikat, gondosan megkattantotta a titkos iratok táskáját és alig néhány perc mulva már vigyázzállásban tette le a táskát a tábornok asztalára. Azután nyugodtan ment ki a szobából. Arra gondolni sem mert, hogy minden lépését vigyázó szemek figyelték. De nemcsak az épületben történteket látták azok, akik Demjén nyomában voltak.

A kémelhárítóosztály tisztába volt Demjénnel. Már mindent tudtak róla. Tabódy őrnagy alapos munkával megállapította, hogy a világháború után, mint katonaszökevény került »haza«. Iratairól hamarosan kiderült, hogy hamisak. Nagy ügyességre vallott, hogy Demjén fontos műszaki beosztásba kerülhetett az évek folyamán, ahol pontos munkájával, hozzáértésével feljebbvalói megelégedését is kiérdemelte. Demjén származását iratai alapján ellenőrizték és nem volt nehéz megállapítani, hogy a műszaki alkalmazott nem lehet magyar származású, mert a megadott születési helyen nyomát sem találták.

A kémelhárítás most már mindent tudott. Nyilvánvaló volt, hogy a kezébe kerülő iratok fényképeit Demjén minden alkalommal kiszolgáltatja az ellenséges államnak.

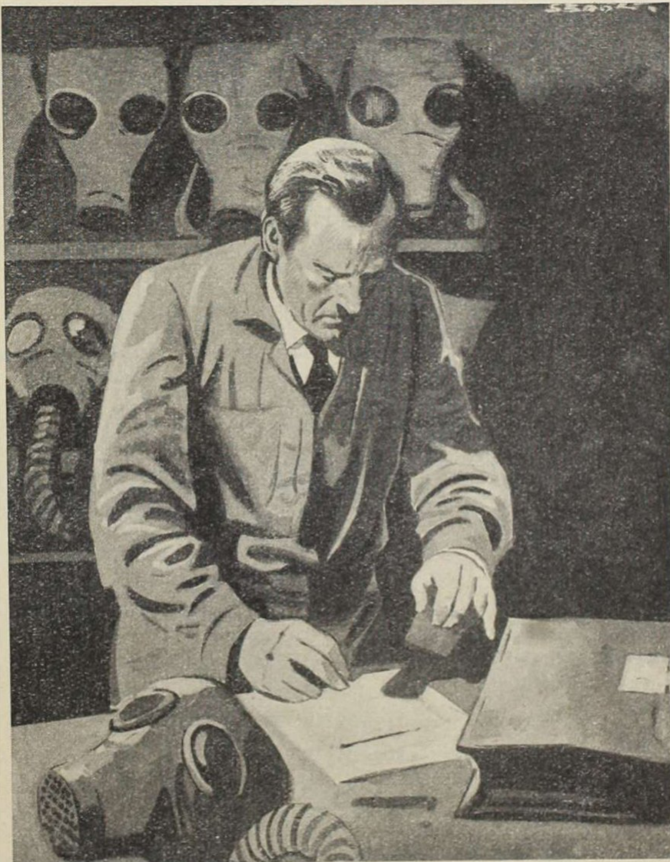
* * *

Demjén kilépett az intézet kapuján. A Csánky-park felé tartott. Az utat majd mindennap megtette. Szokása volt, hogy a park egyik padján olvassa el délutáni újságját. Rendszerint a közeli utcai árustól gyümölcsöt vásárolt, amit feltűnő jó étvággyal szokott elfogyasztani. A nevezetes délután is odatartott. Előbb leült a padra, cigarettára gyujtott, aztán kisvártatva felkelt helyéről és lassan az árushoz ment. Barackot vásárolt, majd visszatért helyére. Néhány szem barack elfogyasztása után dühösen ugrott fel és gyors léptekkel ismét a gyümölcsöshöz lépett.

— Ez a szemét állatoknak való, nem embernek. Nem röstell rothadt barackért pénzt kérni? — és mérgesen az árus asztalára dobta a gyümölcsös csomagot. — Adjon mást helyette, mert máskor nem fogok magánál vásárolni!... Igy kell egy vevőt kiszolgálni?...

— Nem rothadt ez, nagyságos úr, csak az ütődéstől hibás... No, de tessék csak ideadni a rosszakat, majd mást adok helyettük. Ezt majd befőzi a többivel együtt az asszonyom! — s ezzel a visszahozott csomagot egy kis ládába rakta a romlott gyümölcsök közé. Aztán odaszólt a mellette lévő fiatal lánynak:

— A hibás gyümölcsöket mindjárt haza is viheted, fiam, elég összegyűlt már a befőzéshez.



Egymásután kerültek az asztalra a fényképezéshez szükséges eszközök...



Nem restell rothadt barackért pénzt kérni!...

A fiatal leány hóna alá vette a kis ládát és a park kijárata felé tartott.

Demjén is átvette a csomagot és látszólag egy kissé bosszankodva ment vissza a padhoz, ahol jó étvággyal fogyasztotta el a frissen kapott barackokat.

* * *

A szomszédos padon két egyszerűen öltözött olvasásba merült férfi figyelte Demjén minden mozdulatát. Egyikük öreg termosz lógott az oldalán. Kutató szemük észrevette, hogy az árushoz visszavitt csomagba alig megfigyelhető mozdulattal egy kis papírgöngyöleget rejtett el a műszaki alkalmazott. A felvételek tehát tovább vándoroltak a hibás gyümölcsök között. Nyilvánvaló volt, hogy a közvetítő az árus, majd — mivel a gyümölcsös minden szavát hallották — a fiatal leány.

Anélkül, hogy egymáshoz szóltak volna, a két férfi közül a termoszos nagyot nyujtózkodott és felkelt. Nem tévesztette szem elől a lányt és nyomába szegődött. A körúton a leány óvatosan körülnézett és hirtelen egy taxiba ült. A termoszos férfi nyomban egy másik várakozó kocsiba ült és odaszólt a vezetőnek, hogy óvatosan kövesse az előző kocsit. A leány hosszú utat tett, majd a kocsi éles kanyarral befordult az egyik mellékutcába. A férfi már a sarkon leállíttatta autóját és figyelő állásba helyezkedett. A leány a saroktól a harmadik kapunál szállt ki és gyorsan az



Halk hangon beszélni kezdett a termosz fedelébe...

egyik tejcsarnokba nyitott be. A sarkon álló taxiból a férfi kiugrott és a tejcsarnokkal szemben lévő kapumélyedésbe húzódott be. Itt gyors mozdulattal elővette termoszát, levette a fedelét, amely kis rádióadóvevőt rejtett magában. Miután meggyőződött, hogy senki sincs a közelben, halk hangon beszélni kezdett a termosz fedelébe:

— Halló!... Halló!... 12—48 hívja 01-et... 12—48 hívja 01-et...

— Itt 01... 01 — hangzott vissza a termosz aljából alig néhány pillanat mulva.

— Rókalyuk-utca 9... Azonnal teljes létszámot... Háztömbre figyelni!...

(Folytatása következik.)

PÁLYÁZATI HIRDETMÉNY!

A Magyar Szárnyak repülésügyi folyóirat a közönséget és az ifjúságot is érdeklő repülőregény megírására pályázatot hirdet. A regény tárgyát a pályázó szabadon választhatja, de a munka központjában csak a repülésügy állhat.

A pályamű terjedelme 30—35 gépen írt oldal (miniszterpapír nagyságon, oldalanként kb. 35 sor) legyen. A jeligés levéllel ellátott pályázatok 1940 augusztus 15-ig küldendő be a Magyar Szárnyak szerkesztőségébe (Bpest, VIII., Üllői-út 12).

I. pályadíj .... 200.— pengő
II. pályadíj .... 100.— pengő
III. pályadíj .... 50.— pengő

A pályadíjas műveknek kiadására vonatkozó szerzői jog a díj kifizetésével a Magyar Szárnyakra száll át. A pályázat eredményét 1940 szeptemberi számunkban közöljük.

A M. Sz. szerkesztősége

Készült a könyvnyomtatás föltalálásának 500. évében

Szerkesztésért és kiadásért felel:
JÁNOSY ISTVÁN
főszerkesztő.



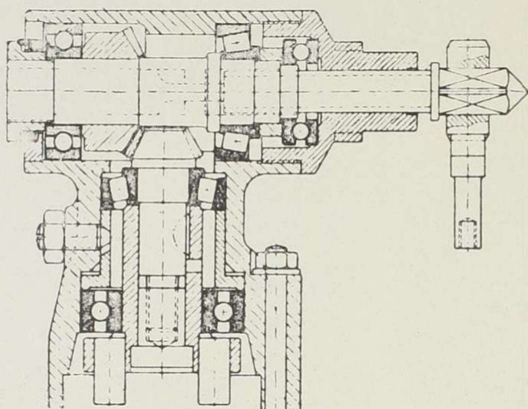
FAG GOLYÓSCSAPÁGY KÉPVISELET

HESZ ÉS TÁRSA

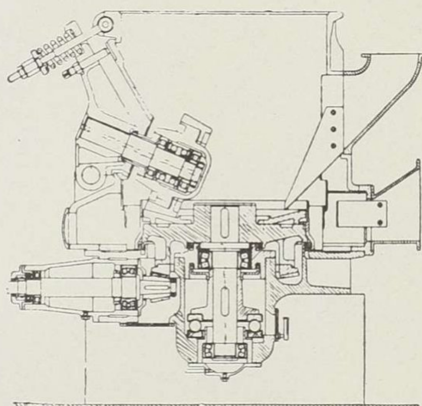
BUDAPEST, VIII. PRÁTER-UTCA 22. TEL.: 131-715 ÉS 135-155.



GÖRDÜLŐ CSAPÁGYAK



Egy pneumatikus fúrógép csapágyazásai.



Egy szénőrlőmalom csapágyazásai.

Kevés olyan gépelem van, amely a technika fejlődését annyira befolyásolta és annyira irányt szabott volna, mint a gördülő csapágy. Több mint egy félévszázad folyamán szerzett tapasztalatok alapján, céltudatos munkával **1883-ban alapított schweinfurti gyárunknak** sikerült a gördülő csapágyat olyan magas fokra fejleszteni, hogy az a legkülönfélébb követelményeknek maradéktalanul megfelel és a legkényesebb igényeket is teljesen ki tudja elégiteni.

Nélküle sok gépet mai kiforrott alakjában el sem tudunk képzelni és nincs olyan szerkezet — a legkisebb preciziós géptől vagy műszertől a legnagyobb kőtörőig vagy durvahengerig — amihez megfelelő gördülő csapágyat ne tudnánk adni.

Előnyei — u. m. erőmegtakaritás, egyszerű kezelés, üzembiztonság, kis helyszükséglet, pontos futás, hosszú élettartam, könnyü cserélhetőség stb. stb. — elterjedésüket könnyen érthetővé és indokolttá teszik.

Egy gép tengelyeinek tökéletes ágyazása — ami a gép üzembiztonsága és működése szempontjából tagadhatatlanul egyike a legfontosabb követelményeknek — a megfelelő csapágy kiválasztása és beépítése sokszor nehéz feladat, ugy hogy ilyen esetekben, természetesen teljesen dijtalanul, szaktanáccsal, rajzokkal stb. készséggel állunk t. feleink rendelkezésére.

FAG GOLYÓSCSAPÁGY-KÉPVISELET, HESZ és TÁRSA

BUDAPEST, VIII. PRÁTER UTCA 22. TEL.: 131-715, 135-155

Sürgönycím: FAG Budapest

Miszler Testvérek

A világ ámulva csodálja

- a német felderitők,
- bombavetők,
- vadászgépek,
- zuhanó bombázók,
- ejtőernyősök,

bámulatos teljesitményét.

Mi ennek az átütő sikernek a titka?

Erre felel:
páratlanul izgalmas jelenetek során a német légi hadsereg filmje

D. III. 88

TOBIS FILM

Bemutatásra kerül: 1940. évi május hó 29-től, szerdától az

URANIA és ATRIUM filmszinházban.

F. k.: Walter Tibor. — Dante nyomda.

Felelős kiadó: Jánosy István Athenaeum Felelős nyomdavezető: Kárpáti Antal

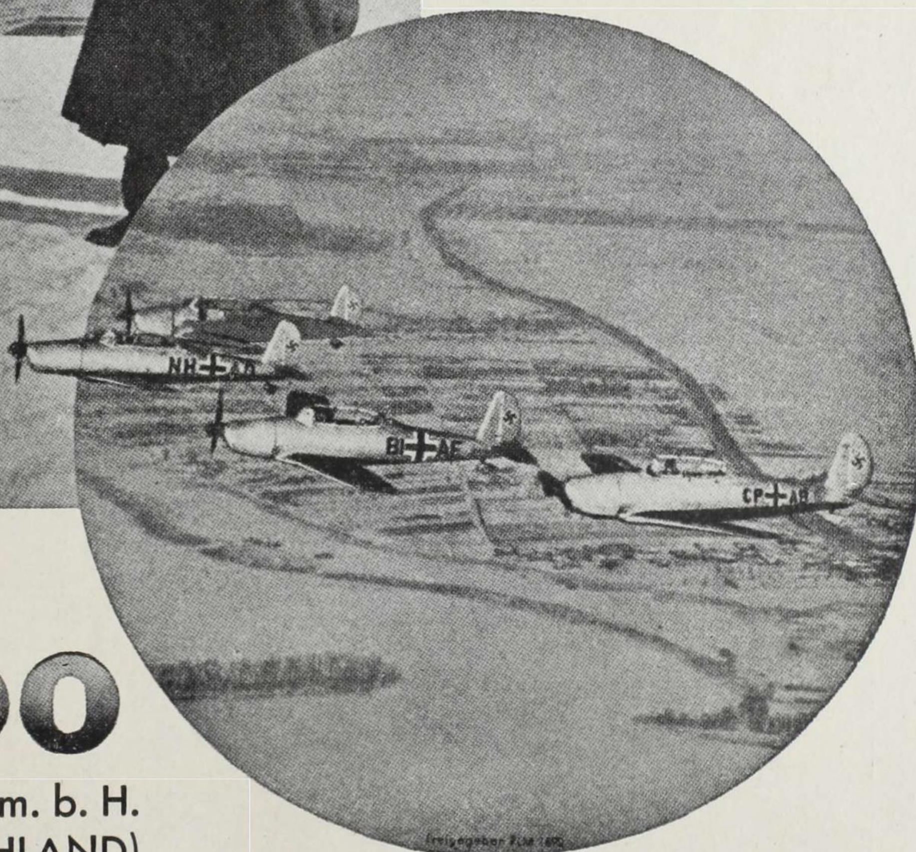


ARADO

Ar 96 B

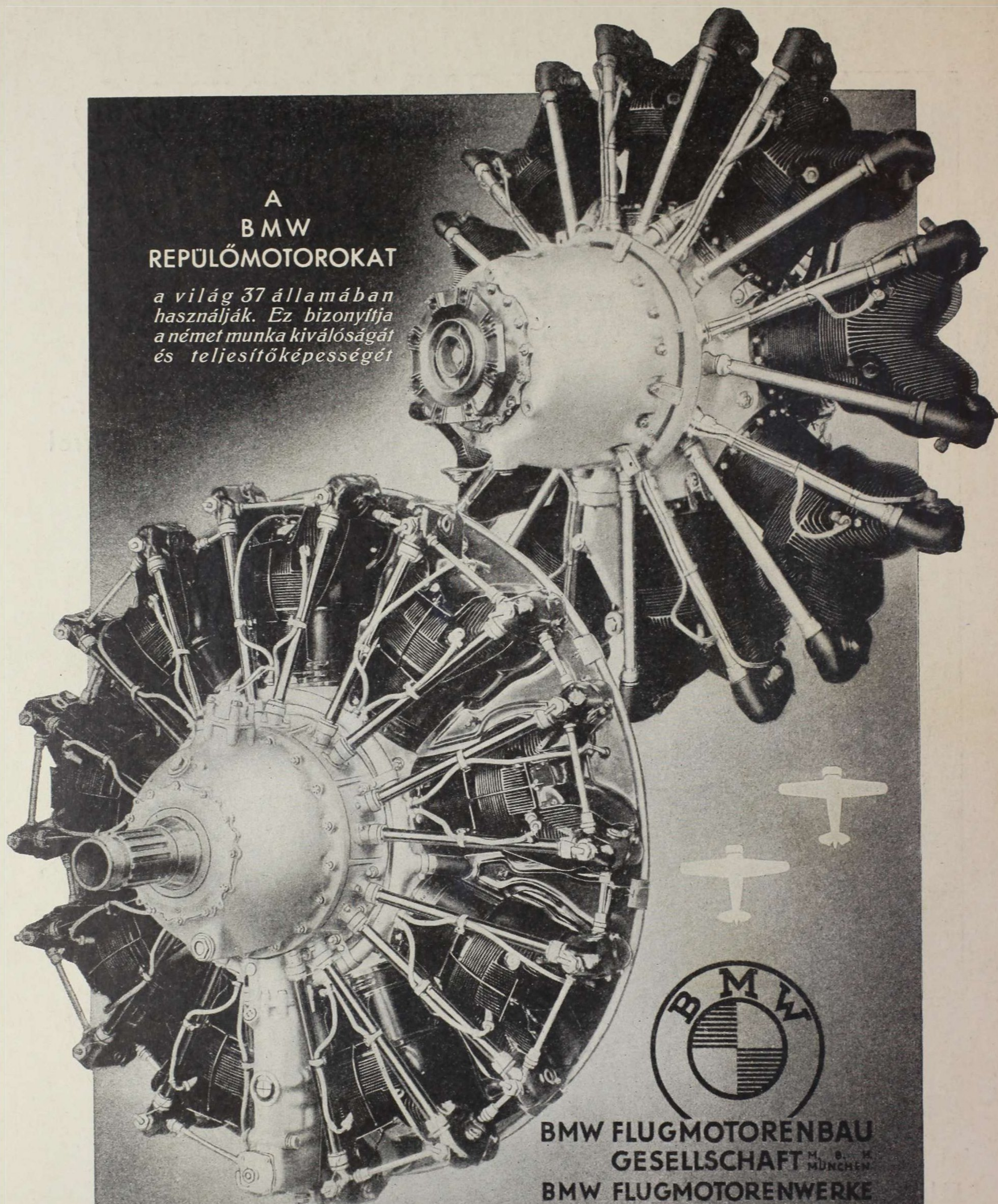
Többfeladatú
gyakorló és könnyű
harcigép 360/450 lóerős
Argus As 410 A motorral





ARADO

FLUGZEUGWERKE G. m. b. H.
POTSDAM (DEUTSCHLAND)



Athenaeum irodalmi és nyomdai rt. nyomása. Felelős nyomdavezető: Kárpáti Antal.